

AVIATION

Transport Services

Agreement Between the UNITED STATES OF AMERICA and POLAND

Signed at Warsaw June 16, 2001

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

POLAND

Aviation: Transport Services

*Agreement signed at Warsaw June 16, 2001;
Entered into force September 15, 2003.
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE REPUBLIC OF POLAND

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Poland (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States of America, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Poland, the Minister of Transport and Maritime Economy, and any person or agency authorized to perform the functions exercised at the present time by the said Minister;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory of a Party" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a State whose government is a Party to this Agreement, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1(b) or 1(c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against

the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices, representations and/or branches in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation in accordance with the applicable national laws and regulations of the other Party, provided

that they are administered in a non-discriminatory manner and do not limit the rights provided in this paragraph.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents authorized by competent authorities for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies. Either Party may maintain and enforce its applicable national laws and regulations, provided that they are administered in a non-discriminatory manner and do not limit the rights provided in this paragraph.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues from the exercise of rights under this Agreement in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the airline makes the initial application for remittance. Either Party may maintain and enforce its applicable national laws and regulations, provided that they are administered in a non-discriminatory manner and do not limit the rights provided in this paragraph.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely

convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- a) an airline or airlines of either Party;
- b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country; and
- c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing

of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (i) imposed by the national authorities, and (ii) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party for use in that territory or taken on board for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14 (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the

Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by

(i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or

(ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible time, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. If the requesting Party considers that expedited consultations are necessary to address a matter that it considers urgent, such consultations shall begin within 30 days from the date the other Party receives the request.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of

paragraph 2.(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

This Agreement shall be of indefinite duration. Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Multilateral Agreements

If, after entry into force of this Agreement, both Parties become party to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether the Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 18

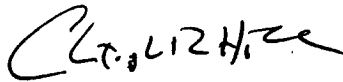
Entry into Force

This Agreement shall enter into force through an exchange of diplomatic notes confirming that the internal procedures of each Party have been completed. The Agreement shall enter into force on the date of the later note. From the date of its entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Polish People's Republic, signed at Warsaw on February 1, 1988, as amended.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Warsaw, this sixteenth day of June, 2001, in duplicate, in the English and Polish languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Lt. Liz H. Lee".

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF POLAND:

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping letters.

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States of America:

1. From points behind the United States of America via the United States of America and intermediate points to a point or points in the Republic of Poland and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the Republic of Poland and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Poland:

1. From points behind the Republic of Poland via the Republic of Poland and intermediate points to a point or points in the United States of America and beyond.

2. For all-cargo service or services, between the United States of America and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;

4. omit stops at any point or points;

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in

third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to

sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX IV

Transitional Arrangements

The following transitional provisions shall limit the exercise of the rights set out in Article 8, paragraph 3, and Annex I, as set out below. These limitations shall expire on December 31, 2003, or on such earlier date as provided in this Annex.

Article 8, Paragraph 3 - Groundhandling

At airports in the Republic of Poland other than Warsaw's Chopin Airport, the following provision shall apply until December 31, 2002 or when self-handling becomes available at a Polish airport or airports served by an airline designated by the United States of America, whichever is earlier:

The designated airlines of the United States of America shall have the right to select their own handling agents in every airport in the Republic of Poland from among companies authorized to provide such services to any airline at the airport. The Parties agree that airport groundhandling services will be provided to the scheduled and charter airlines without discrimination and on a basis no less favorable than that provided for the national airline or airlines.

Annex 1

A. Notwithstanding the provisions of Section 1 Routes A1 and A2, airlines of the United States of America may operate on the following route:

From points in the United States of America via intermediate points* to Warsaw, Krakow and two additional points in the Republic of Poland¹ and beyond* without geographical or directional limitation.

*Intermediate/beyond points: Austria, Belgium, Canada, Czech Republic/Slovakia, Denmark, Finland, the Federal Republic of Germany, France, Hungary, Iceland, Ireland, the Netherlands, Norway, Romania, Sweden, Switzerland, Spain, and the United Kingdom. Designated airlines of the United States of America may serve any intermediate/beyond points for code-share only services, without local traffic rights between these points and the Republic of Poland. The United States of America will notify the Republic of Poland by diplomatic note of its choices, which may be changed on 30 days' notice.

¹ These points are to be selected by the United States of America, which will notify the Republic of Poland of its choice by diplomatic note. These selections may be changed by the United States of America, following 30 days' notice to the Republic of Poland. In addition, airlines designated by the United States may serve any points in the Republic of Poland on a code-share only basis.

B. Notwithstanding the provisions of Section 1 Routes B1 and B2, airlines of the Republic of Poland may operate on the following route:

From points in the Republic of Poland via intermediate points** to New York, Chicago, Los Angeles, and Miami and two additional points² and beyond** without geographical or directional limitation.

**Intermediate/beyond points: Austria, Belgium, Canada, Czech Republic/Slovakia, Denmark, Finland, the Federal Republic of Germany, France, Hungary, Iceland, Ireland, the Netherlands, Norway, Romania, Sweden, Switzerland, Spain, and the United Kingdom. Designated airlines of the Republic of Poland may serve any intermediate/beyond points for code-share only services, without local traffic rights between these points and the United States of America. The Republic of Poland will notify the United States of America by diplomatic note of its choices, which may be changed on 30 days' notice.

² These points are to be selected by the Republic of Poland, which will notify the United States of America of its choices by diplomatic note. These selections may be changed by the Republic of Poland, following 30 days' notice to the United States of America. In addition, airlines designated by the Republic of Poland may serve any points in the United States of America on a code-share only basis.

UMOWA
MIĘDZY
RZĄDEM STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI
A RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
O TRANSPORCIE LOTNICZYM

Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki i Rząd Rzeczypospolitej Polskiej
(zwane dalej "Stronami");

Dążąc do wspierania systemu lotnictwa międzynarodowego, opartego na
rynkowej konkurencji między przedsiębiorstwami lotniczymi, przy
minimalnej ingerencji i regulacji ze strony rządu;

Dążąc do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju międzynarodowego
transportu lotniczego;

Dążąc do umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym oferowania pasażerom
i spedytorom różnorodnych usług po najniższych cenach, które nie są
dyskryminujące i nie wynikają z nadużycia pozycji dominującej; oraz
pragnąc zachęcać poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze do zaoferowania i
stosowania cen innowacyjnych i konkurencyjnych;

Dążąc do zapewnienia najwyższego stopnia bezpieczeństwa i ochrony
międzynarodowego transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje poważne
zaniepokojenie czynami lub groźbami skierowanymi przeciwko
bezpieczeństwu statków powietrznych, które narażają bezpieczeństwo osób
lub mienia, wpływają ujemnie na funkcjonowanie transportu lotniczego oraz
podważają publiczne zaufanie odnośnie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
oraz

Będąc Stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
otwartej do podpisu w Chicago, dnia 7 grudnia 1944 roku,

Uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Definicje

Dla celów niniejszej Umowy, o ile nie ustalono inaczej, wyrażenie:

1. "Władze lotnicze" oznacza w przypadku Stanów Zjednoczonych Ameryki, Departament Transportu lub jego sukcesora, a w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej lub każdą osobę lub urząd, upoważnione do pełnienia funkcji wykonywanych obecnie przez wymienionego Ministra;

2. "Umowa" oznacza niniejszą Umowę, jej Załączniki i wszelkie zmiany do niej;

3. "Przewóz lotniczy" oznacza publiczny przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, oddzielnie lub łącznie, za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu;

4. "Konwencja" oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku i obejmuje:

a. każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z Artykułem 94 (a) Konwencji i została ratyfikowana przez obie Strony, oraz

b. każdy Załącznik lub każdą zmianę do niego, przyjęte zgodnie z Artykułem 90 Konwencji, o ile taki Załącznik lub zmiana w danym czasie stosowana jest przez obie Strony;

5. "Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" oznacza przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone i upoważnione zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy;

6. "Pełny koszt" oznacza koszt świadczenia usługi wraz z rozsądną opłatą na poczet ogólnych kosztów administracyjnych;

7. "Międzynarodowy przewóz lotniczy" oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego Państwa;

8. "Cena" oznacza taryfę, stawkę lub opłatę za przewóz pasażerów (i ich bagażu) i/lub ładunków (z wyłączeniem poczty) transportem lotniczym, pobieraną przez przedsiębiorstwa lotnicze, włączając ich agentów oraz warunki zastosowania takiej taryfy, stawki lub opłaty;

9. "Ładowanie w celach niehandlowych" oznacza ładowanie w celach innych niż zabranie lub wyładowanie pasażerów, bagażu, ładunków i/lub poczty w przewozie lotniczym;

10. "Terytorium Strony" oznacza obszary lądowe objęte suwerennością, jurysdykcją, ochroną lub powiernictwem państwa, którego rząd jest Stroną niniejszej Umowy oraz przylegające do nich wody terytorialne; oraz

11. "Opłata od użytkownika" oznacza opłatę nałożoną na przedsiębiorstwa lotnicze za udostępnienie im portu lotniczego, urządzeń lub usług w zakresie nawigacji lotniczej lub ochrony lotnictwa, włączając związane z tym usługi i urządzenia.

Artykuł 2

Przyznanie praw

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie następujące prawa w zakresie wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony:

a. prawo przelotu nad jej terytorium bez ładowania;

b. prawo ładowania na jej terytorium w celach niehandlowych; oraz

c. prawa w inny sposób określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszego Artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom lotniczym jednej Strony praw do zabierania na pokład, na terytorium drugiej Strony, pasażerów, ich bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za opłatą i udających się do innego punktu na terytorium tej drugiej Strony.

Artykuł 3

Wyznaczenie i upoważnienie

1. Każda Strona będzie miała prawo wyznaczyć dowolną ilość przedsiębiorstw lotniczych do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego zgodnie z niniejszą Umową oraz cofnąć lub zmienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie powinny być przekazane drugiej Stronie pisemnie drogą dyplomatyczną i określać czy przedsiębiorstwo lotnicze upoważnione jest do wykonywania, określonego w Załączniku I lub Załączniku II albo w obu Załącznikach, rodzaju przewozu lotniczego.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia oraz wniosków od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego zgodnie z formą i w trybie określonym dla zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych, druga Strona udzieli odpowiednich zezwoleń z najmniejszą proceduralną zwłoką, pod warunkiem, że:

a. przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze, obywateli tej Strony, lub łącznie;

b. wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje do spełnienia warunków określonych w ustawach i przepisach normalnie stosowanych w odniesieniu do wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski; oraz

c. Strona wyznaczająca przedsiębiorstwo lotnicze utrzymuje i stosuje standardy określone w Artykule 6 (Bezpieczeństwo) i w Artykule 7 (Ochrona lotnictwa).

Artykuł 4 **Cofnięcie zezwolenia**

1. Każda Strona może nie udzielić, cofnąć, ograniczyć lub nałożyć warunki na zezwolenia eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Stronę, jeżeli:

a. przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego nie należą do drugiej Strony, obywateli tej Strony, lub łącznie;

b. to przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega ustaw i przepisów, o których mowa w Artykule 5 (Stosowanie ustaw) niniejszej Umowy; albo

c. druga Strona nie utrzymuje i nie stosuje standardów, o których mowa w Artykule 6 (Bezpieczeństwo).

2. Prawa określone w niniejszym Artykule mogą być wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Stroną, chyba że istotne jest niezwłoczne działanie w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustępów 1(b) lub 1(c) niniejszego Artykułu.

3. Niniejszy Artykuł nie ogranicza praw którejkolwiek ze Stron do nie udzielenia, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia warunków na zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenie techniczne przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony, zgodnie z postanowieniami Artykułu 7 (Ochrona lotnictwa).

Artykuł 5 **Stosowanie ustaw**

1. Przedsiębiorstwa lotnicze jednej Strony przy przybyciu, pobycie lub opuszczaniu terytorium drugiej Strony będą stosować się do ustaw i

przepisów tej Strony dotyczących eksploatacji i żeglugi statków powietrznych.

2. Ustawy i przepisy jednej Strony dotyczące przybycia na jej terytorium lub opuszczania jej terytorium przez pasażerów, załogi lub ładunki statków powietrznych (obejmujące przepisy dotyczące przybycia, odprawy, ochrony lotnictwa, imigracji, paszportów, cła i kwarantanny albo, w przypadku poczty, przepisy pocztowe) przy przybyciu, pobycie lub opuszczaniu terytorium tej pierwszej Strony będą stosowane przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony, lub w ich imieniu, do przewożonych pasażerów, załóg lub ładunków.

Artykuł 6 **Bezpieczeństwo**

1. Każda Strona będzie uznawać za ważne, dla celów wykonywania przewozów lotniczych, o których mowa w niniejszej Umowie, świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje wydane lub uznane za ważne przez drugą Stronę i nadal pozostające w mocy, pod warunkiem, że wymagania dotyczące takich świadectw lub licencji odpowiadają przynajmniej minimalnym standardom, jakie mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją. Każda Strona może jednak odmówić uznania za ważne, przy lotach nad jej własnym terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wydanych lub uznanych za ważne dla jej własnych obywateli przez drugą Stronę.

2. Każda Strona może zażądać konsultacji w sprawie standardów bezpieczeństwa przestrzeganych przez drugą Stronę, dotyczących urządzeń lotniczych, załóg lotniczych, statków powietrznych oraz eksploatacji wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych. Jeżeli po takich konsultacjach jedna Strona stwierdzi, że druga Strona nie przestrzega i nie stosuje skutecznie standardów oraz wymagań bezpieczeństwa w wymienionych dziedzinach, które byłyby przynajmniej równe minimalnym standardom, jakie mogą być ustanowione zgodnie z Konwencją, druga Strona zostanie powiadomiona o takich wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne

dla zapewnienia tych minimalnych standardów; po tym powiadomieniu druga Strona podejmie odpowiednie działania zmierzające do osiągnięcia poprawy. Każda Strona zastrzega sobie prawo do nie udzielenia, cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom lotniczym wyznaczonym przez drugą Stronę w przypadku, gdy druga Strona nie podejmie takich działań w rozsądnym terminie.

Artykuł 7 **Ochrona lotnictwa**

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania całokształtu ich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze 16 grudnia 1970 roku oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu 23 września 1971 roku.

2. Na żądanie, Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg oraz portów lotniczych i urządzeń nawigacji lotniczej oraz dla rozpatrzenia każdego innego zagrożenia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach Strony będą postępować zgodnie ze standardami i odpowiednimi zalecanymi praktykami dotyczącymi ochrony lotnictwa ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji, użytkownicy statków powietrznych posiadający swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium, działali zgodnie z takimi przepisami o ochronie lotnictwa.

4. Każda Strona zgadza się przestrzegać przepisy o ochronie, jakie wymagane są przez drugą Stronę przy przylocie, wylocie i pobycie na jej terytorium oraz podejmować odpowiednie środki dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg i ich bagażu rejestrowanego oraz bagażu podręcznego, jak również ładunków i zapasów pokładowych, przed i w czasie wpuszczania na pokład lub załadowywania. Każda Strona będzie również przychylnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Strony o zastosowanie specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia statku powietrznego albo innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu pasażerów, załóg, statków powietrznych, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

6. Jeżeli Strona ma uzasadnione podstawy, aby sądzić, że druga Strona nie stosuje postanowień dotyczących ochrony lotnictwa określonych w niniejszym Artykule, władze lotnicze tej Strony mogą zażądać natychmiastowych konsultacji z władzami lotniczymi drugiej Strony. Nie osiągnięcie zadawalającego porozumienia w terminie 15 dni od dnia zażądania konsultacji, stanowić będzie podstawy do nie udzielenia, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia warunków na zezwolenie eksploatacyjne lub

zezwolenie techniczne przedsiębiorstwu lub przedsiębiorstwom lotniczym tej Strony. W sytuacji nagłej Strona może podjąć tymczasowe działania przed upływem terminu 15 dni.

Artykuł 8

Możliwości handlowe

1. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Strony będą miały prawo do ustanawiania na terytorium drugiej Strony biur, przedstawicielstw i/lub oddziałów w celu promocji i sprzedaży przewozów lotniczych, zgodnie z odpowiednimi krajowymi ustawami i przepisami drugiej Strony pod warunkiem, że są one stosowane na zasadach niedyskryminacyjnych i nie ograniczają praw określonych w niniejszym ustępie.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Strony będą upoważnione, zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Strony dotyczącymi przybycia, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Strony personelu kierowniczego, handlowego, technicznego, eksploatacyjnego oraz innego personelu specjalistycznego, niezbędnego do wykonywania przewozów lotniczych.

3. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do wykonywania we własnym zakresie obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony („samoobsługa”) lub, według swojego uznania, do wyboru operatora w zakresie całości lub części takich usług, spośród konkurujących operatorów upoważnionych przez właściwe organy do świadczenia takich usług. Prawa takie będą podlegać jedynie ograniczeniom fizycznym ze względów bezpieczeństwa portu lotniczego. Jeżeli względy te wykluczają samoobsługę, obsługa naziemna powinna być dostępna na zasadzie równości w odniesieniu do wszystkich przedsiębiorstw lotniczych, opłaty powinny być oparte na kosztach świadczonych usług, a usługi te powinny być porównywalne co do rodzaju i jakości do usług w ramach samoobsługi, gdyby taka samoobsługa była możliwa.

4. Każde przedsiębiorstwo lotnicze każdej ze Stron może prowadzić sprzedaż przewozów lotniczych na terytorium drugiej Strony bezpośrednio oraz, według uznania przedsiębiorstwa lotniczego, poprzez swoich agentów, z zastrzeżeniem specjalnych przepisów dotyczących przewozów

czarterowych kraju, w którym rozpoczyna się przewóz czarterowy, dotyczących ochrony środków pieniężnych pasażerów i ich praw do anulowania i refundacji. Każde przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do sprzedaży takich przewozów, zaś każda osoba będzie posiadała swobodę zakupu takiego przewozu za walutę obowiązującą na tym terytorium lub w walutach wymienialnych. Każda Strona może przestrzegać i stosować swoje ustawy i przepisy krajowe w tym zakresie pod warunkiem, że są one stosowane na zasadach niedyskryminacyjnych i nie ograniczają praw określonych w niniejszym ustępie.

5. Każde przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo do wymiany i transferu do swojego kraju, na żądanie, pozostałych po wydatkach lokalnych nadwyżek wpływów lokalnych, osiągniętych z tytułu wykonywania usług w ramach niniejszej Umowy. Zezwolenia na wymianę i transfer będą wydawane bezzwłocznie, bez ograniczeń lub opodatkowywania, według kursu wymiany stosowanego do transakcji bieżących i transferów w dniu złożenia przez przedsiębiorstwo lotnicze wstępnego wniosku o transfer. Każda Strona może przestrzegać i stosować swoje ustawy i przepisy krajowe w tym zakresie pod warunkiem, że są one stosowane na zasadach niedyskryminacyjnych i nie ograniczają praw określonych w niniejszym ustępie.

6. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Strony będą uprawnione do pokrywania w walucie miejscowej na terytorium drugiej Strony wydatków lokalnych, w tym zakupu materiałów pędnych. Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Strony mogą, według swojego uznania, pokrywać takie wydatki na terytorium drugiej Strony w walutach wymienialnych, zgodnie z wewnętrznymi przepisami dewizowymi.

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu przewozów lotniczych na uzgodnionych trasach, jakiegokolwiek wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Strony może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak dzielenie pojemności statku powietrznego, dzielenie oznaczeń linii lub porozumienia leasingowe z:

a) przedsiębiorstwem lub przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Strony;

b) przedsiębiorstwem lub przedsiębiorstwami lotniczymi kraju trzeciego, pod warunkiem, że ten trzeci kraj upoważnia lub zezwala na taki rodzaj porozumień między przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Strony i innymi przedsiębiorstwami lotniczymi w zakresie przewozów do, z lub przez ten kraj trzeci; oraz

c) przedsiębiorstwem transportu naziemnego z jakiegokolwiek kraju;

z zastrzeżeniem, że wszystkie przedsiębiorstwa będące stronami takich porozumień (i) posiadają odpowiednie zezwolenie, oraz (ii) spełniają wymogi normalnie stosowane w odniesieniu do takich porozumień.

8. Niezależnie od innych postanowień niniejszej Umowy, przedsiębiorstwom lotniczym i pośrednim przewoźnikom ładunków obu Stron bez ograniczeń zezwoli się na użycie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym jakiegokolwiek transportu naziemnego dla przewozu ładunków do lub z jakichkolwiek punktów na terytorium Stron lub krajów trzecich, włączając przewóz do i z wszystkich portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odpraw celnych oraz włączając, gdy ma to zastosowanie, wynikające z odpowiednich ustaw i przepisów, prawo do przewozu ładunków nie zwolnionych z cła. Odprawa celna i urządzenia w porcie lotniczym będą dostępne dla takich ładunków, niezależnie od tego czy przewożone są transportem lotniczym czy też transportem naziemnym. Przedsiębiorstwa lotnicze mogą same wykonywać przewóz naziemny albo zapewnić taki przewóz w drodze porozumień z innymi przewoźnikami naziemnymi, włączając przewóz naziemny wykonywany przez inne przedsiębiorstwa lotnicze i pośrednich przewoźników ładunków lotniczych. Takie intermodalne przewozy ładunków mogą być oferowane przy zastosowaniu jednej ceny obejmującej łącznie przewóz lotniczy i naziemny, pod warunkiem, że spedytorzy nie zostaną wprowadzeni w błąd co do okoliczności takiego przewozu.

Artykuł 9

Oplaty celne i inne opłaty

1. Statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowych przewozach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Strony, ich normalne wyposażenie, sprzęt naziemny, materiały pędne, smary, zapasy

techniczne podlegające zużyciu, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi żywność, napoje i alkohol, tytoń i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone do sprzedaży lub zużycia przez pasażerów w czasie lotu) oraz inne artykuły przeznaczone do zużycia lub zużyte w całości w związku z eksploatacją lub obsługą statków powietrznych eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych, przy przylocie na terytorium drugiej Strony będą zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń importowych, podatków od własności i podatków od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz podobnych opłat i podatków, które (i) nałożone są przez organy krajowe, oraz (ii) nie są oparte na koszcie świadczonych usług pod warunkiem, że takie wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych.

2. Na zasadzie wzajemności, będą również zwolnione od podatków i opłat, wymienionych w ustępie 1 niniejszego Artykułu, z wyjątkiem opłat opartych na koszcie świadczonej usługi:

a. zapasy pokładowe wwieszone lub dostarczone na terytorium Strony i zabrane w celu zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Strony, eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych, nawet jeżeli zapasy te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Strony, na którym zostały zabrane na pokład;

b. sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki) wwieszone na terytorium Strony w celu obsługi, eksploatacji lub naprawy statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Strony, eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych;

c. materiały pędne, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu, wwieszone lub dostarczone na terytorium Strony w celu zużycia przez statki powietrzne przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Strony, eksploatowane w międzynarodowych przewozach lotniczych, nawet jeżeli zapasy te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Strony, na którym zostały zabrane na pokład; oraz

d. materiały promocyjne i reklamowe wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej Strony w celu zużycia na tym terytorium lub zabrane na

pokład w celu zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Strony, eksploatowanych w międzynarodowych przewozach lotniczych, nawet jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Strony, na którym zostały zabrane na pokład.

3. Sprzęt i zapasy, wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu mogą być poddane nadzorowi lub kontroli właściwych organów.

4. Zwolnienia przewidziane w niniejszym Artykule będą także stosowane, gdy wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Strony zawarły porozumienia z innym przedsiębiorstwem lotniczym, korzystającym z takich zwolnień przyznanych przez drugą Stronę, w sprawie wypożyczenia lub transferu na terytorium drugiej Strony przedmiotów wymienionych w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu.

Artykuł 10 **Oplaty od użytkownika**

1. Oplaty od użytkownika, jakie mogą być nałożone przez pobierające opłaty właściwe organy lub jednostki organizacyjne każdej Strony na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony powinny być sprawiedliwe, rozsądne, nie dyskryminujące oraz jednolicie podzielone między kategorie użytkowników. W każdym przypadku, wszelkie takie opłaty od użytkownika, w odniesieniu do przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony, powinny być ustalone na warunkach nie mniej korzystnych niż najbardziej korzystne warunki stosowane w odniesieniu do jakiegokolwiek innego przedsiębiorstwa lotniczego, w momencie gdy opłaty takie były ustalane.

2. Oplaty od użytkownika nałożone na przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony mogą odzwierciedlać, ale nie przewyższać, pełne koszty ponoszone przez pobierające opłaty właściwe organy lub jednostki organizacyjne za udostępnienie odpowiednich urządzeń portu lotniczego, urządzeń ochrony środowiska w porcie lotniczym, urządzeń nawigacji lotniczej oraz urządzeń ochrony lotnictwa, a także koszty świadczonych usług w porcie lotniczym lub w zespole portów lotniczych. Oplaty takie mogą odzwierciedlać uzasadnioną stopę zwrotu z kapitału po uwzględnieniu odpisów amortyzacyjnych. Urządzenia i usługi, za które pobierane są opłaty,

powinny być udostępniane sprawnie i świadczone na zasadach ekonomicznych.

3. Każda Strona powinna zachęcać do konsultacji między właściwymi organami lub jednostkami organizacyjnymi pobierającymi opłaty na jej terytorium a przedsiębiorstwami lotniczymi korzystającymi z usług i urządzeń oraz zachęcać właściwe organy lub jednostki organizacyjne pobierające opłaty oraz przedsiębiorstwa lotnicze do wymiany informacji niezbędnych dla dokonania właściwej kontroli zasadności opłat, zgodnie z zasadami określonymi w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu. Każda Strona powinna zachęcać właściwe organy pobierające opłaty do przekazywania użytkownikom odpowiedniej informacji dotyczącej propozycji zmian opłat od użytkownika, w celu umożliwienia użytkownikom wyrażenia swoich poglądów przed dokonaniem takich zmian.

4. W procedurach dotyczących rozstrzygania sporów zgodnie z Artykułem 14 (Rozstrzyganie sporów), żadna Strona nie powinna być uznana jako naruszająca postanowienia niniejszego Artykułu, chyba, że (i) w rozsądnym terminie nie dokona rewizji opłaty lub praktyki, która jest przedmiotem skargi drugiej Strony; albo (ii) po dokonaniu takiej rewizji nie podejmie wszelkich będących w jej mocy środków w celu zapobieżenia stosowaniu opłaty lub praktyki, która jest niezgodna z niniejszym Artykułem.

Artykuł 11

Uczciwa konkurencja

1. Każda Strona stworzy wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym obu Stron uczciwe i jednakowe warunki konkurowania przy świadczeniu międzynarodowych przewozów lotniczych regulowanych w niniejszej Umowie.

2. Każda Strona zezwalać będzie każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowych przewozach lotniczych, opartych na uwarunkowaniach handlowych na rynku. Zgodnie z tą zasadą, żadna Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości, częstotliwości lub regularności przewozów lub typu albo typów statków powietrznych eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej

Strony, z wyjątkiem przypadków, gdy byłoby to wymagane ze względów celnych, technicznych, eksploatacyjnych lub związanych z ochroną środowiska, według ujednoliconych warunków zgodnych z Artykułem 15 Konwencji.

3. Żadna Strona nie będzie nakładać na wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony wymogu pierwszej odmowy, limitu udziału, opłaty w zamian za brak sprzeciwu albo jakiegokolwiek innego wymogu w odniesieniu do zdolności przewozowej, częstotliwości lub przewozów, który byłby niezgodny z celami niniejszej Umowy.

4. Żadna Strona nie będzie wymagać przedkładania przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Strony do zatwierdzenia rozkładów, programów lotów czarterowych lub planów operacyjnych, z wyjątkiem przypadków, gdy byłoby to wymagane, bez stosowania dyskryminacji, w celu przestrzegania jednolitych warunków przewidzianych w ustępie 2 niniejszego Artykułu lub gdy upoważnienie takie byłoby zawarte w Załączniku do niniejszej Umowy. Jeżeli Strona żąda takiego przedkładania dla celów informacyjnych, powinna ona zminimalizować uciążliwość administracyjną w zakresie wymagań i procedur dla pośredniczących w przewozie lotniczym i wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony.

Artykuł 12

Ceny

1. Każda Strona zezwoli na ustalanie przez każde przedsiębiorstwo lotnicze cen za przewóz lotniczy opartych na uwarunkowaniach handlowych rynku. Interwencja Stron będzie ograniczona do:

a. zapobieżenia nieuzasadnionej dyskryminacji w zakresie cen lub praktyk;

b. ochrony konsumentów przed nierozsądnie zawyżonymi lub restrykcyjnymi cenami wynikającymi z nadużycia pozycji dominującej; oraz

c. ochrony przedsiębiorstw lotniczych przed cenami sztucznie zaniżonymi z powodu bezpośredniego lub pośredniego rządowego subsydiowania lub wsparcia.

2. Ceny za międzynarodowy przewóz lotniczy pomiędzy terytoriami Stron nie będą podlegały zgłaszaniu. Niezależnie od tego postanowienia, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stron będą nadal bezzwłocznie udostępniać władzom lotniczym Stron, na żądanie, informacje o cenach poprzednio i obecnie obowiązujących oraz planowanych, w sposób i w formie dogodnej dla tych władz lotniczych.

3. Żadna ze Stron nie podejmie jednostronnych działań dla powstrzymania wprowadzenia lub dalszego stosowania ceny zaproponowanej do stosowania lub stosowanej przez

(i) przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek ze Stron za międzynarodowy przewóz lotniczy między terytoriami Stron, albo

(ii) przedsiębiorstwo lotnicze jednej Strony za międzynarodowy przewóz lotniczy między terytorium drugiej Strony i jakiegokolwiek innego kraju, włączając w obu przypadkach przewóz na zasadzie interline lub intraline. Jeżeli którakolwiek ze Stron uważa, że cena taka jest niezgodna z zasadami wymienionymi w ustępie 1 niniejszego Artykułu, powinna ona zażądać konsultacji i powiadomić drugą Stronę o przyczynach swojego niezadowolenia tak szybko jak jest to możliwe. Takie konsultacje powinny zostać przeprowadzone nie później niż w terminie 30 dni od daty otrzymania żądania, zaś Strony powinny współpracować dla zapewnienia informacji niezbędnych dla należytego załatwienia sprawy. Jeżeli Strony osiągną porozumienie w sprawie ceny, co do której przekazane zostało powiadomienie o niezadowoleniu, każda Strona podejmie wszelkie wysiłki dla stosowania takiego porozumienia. Przy braku takiego wzajemnego porozumienia, cena ta zostanie wprowadzona lub będzie nadal stosowana.

Artykuł 13 **Konsultacje**

Każda ze Stron może, w każdym czasie, zażądać konsultacji dotyczących niniejszej Umowy. Konsultacje takie powinny rozpocząć się w możliwie szybkim terminie, nie później jednak niż w ciągu 60 dni od daty otrzymania prośby przez drugą Stronę, o ile nie uzgodniono inaczej. Jeżeli Strona żądająca konsultacji uważa, że bezzwłoczne konsultacje są niezbędne dla rozpatrzenia sprawy, którą uznaje za pilną, konsultacje takie powinny rozpocząć się w terminie 30 dni od daty otrzymania prośby przez drugą Stronę.

Artykuł 14 **Rozstrzyganie sporów**

1. Z wyjątkiem sporów, które mogą powstać w związku z ustępem 3 Artykułu 12 (Ceny), jakikolwiek spór dotyczący spraw objętych niniejszą Umową, który nie zostanie rozwiązany w trakcie pierwszej rundy formalnych konsultacji, może być przekazany w drodze porozumienia między Stronami do rozstrzygnięcia osobie lub organowi. Jeżeli Strony nie osiągną takiego porozumienia, na żądanie którejkolwiek Strony, spór będzie przekazany do rozstrzygnięcia w drodze arbitrażu zgodnie z procedurami określonymi poniżej.

2. Postępowanie arbitrażowe prowadzone będzie przez trybunał składający się z trzech arbitrów, ustanowiony w następujący sposób:

a. Każda Strona wyznaczy po jednym arbitrze w terminie 30 dni od daty otrzymania żądania rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu. W terminie 60 dni od daty wyznaczenia, obydwaj wyznaczeni arbitrzy wyznaczą, w drodze porozumienia, trzeciego arbitra, który działać będzie jako przewodniczący trybunału arbitrażowego;

b. Jeżeli którakolwiek Strona nie wyznaczy arbitra lub jeżeli nie zostanie wyznaczony trzeci arbiter zgodnie z punktem (a) niniejszego ustępu,

każda Strona może zwrócić się z prośbą do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie, w terminie 30 dni, niezbędnego arbitra lub arbitrow. Jeżeli przewodniczący Rady posiada obywatelstwo jednej ze Stron, najwyższy rangą Wiceprzewodniczący, który nie jest wyłączony pod tym względem, dokona wyznaczenia.

3. O ile nie uzgodniono inaczej, trybunał arbitrażowy ustali granice swojej jurysdykcji zgodnie z niniejszą Umową oraz określi swoje własne zasady proceduralne. Po utworzeniu trybunału może, do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia, zalecić środki tymczasowe. Na polecenie trybunału lub na prośbę którejkolwiek ze Stron, nie później niż w terminie 15 dni od daty pełnego ukonstytuowania trybunału, powinna zostać przeprowadzona konferencja dla ustalenia konkretnych zagadnień, które będą przedmiotem arbitrażu oraz specjalnych procedur postępowania.

4. O ile nie ustalono inaczej lub o ile trybunał nie postanowił inaczej, w terminie 45 dni od daty pełnego ukonstytuowania się trybunału, każda Strona przedstawi memorandum. Odpowiedzi powinny być przedstawione w terminie kolejnych 60 dni. W terminie 15 dni od daty, do której powinna nadejść odpowiedź, na żądanie którejkolwiek Strony lub z własnej inicjatywy, trybunał powinien przeprowadzić przesłuchanie.

5. Trybunał powinien dążyć do wydania pisemnego orzeczenia w terminie 30 dni od daty zakończenia przesłuchania, lub jeżeli nie przeprowadzono przesłuchania, po dacie złożenia obydwu odpowiedzi. Orzeczenie trybunału powinno zostać podjęte większością głosów.

6. W terminie 15 dni od daty wydania orzeczenia, Strony mogą przedkładać prośby o wyjaśnienie orzeczenia; wyjaśnienie powinno zostać wystosowane w terminie 15 dni od daty prośby.

7. W zakresie zgodnym z jej prawem wewnętrznym, każda Strona powinna w pełni wykonać orzeczenie lub wyrok trybunału arbitrażowego.

8. Koszty trybunału arbitrażowego, w tym koszty i wydatki arbitrow, będą równo podzielone między Stronami. Wszelkie koszty poniesione przez Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa

Cywilnego w związku z procedurami zawartymi w ustępie 2(b) niniejszego Artykułu będą traktowane jako część kosztów trybunału arbitrażowego.

Artykuł 15 **Wypowiedzenie**

Niniejsza Umowa zawarta jest na czas nieokreślony. Każda Strona może w dowolnym terminie przekazać drugiej Stronie pisemne powiadomienie o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Powiadomienie takie będzie przekazane równocześnie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Umowa utraci moc o północy (w miejscu otrzymania powiadomienia przez drugą Stronę) bezpośrednio przed upływem jednego roku od daty otrzymania powiadomienia przez drugą Stronę, o ile powiadomienie nie zostało wycofane w drodze porozumienia między Stronami przed upływem tego terminu.

Artykuł 16 **Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

Niniejsza Umowa i wszystkie zmiany do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 17 **Porozumienia wielostronne**

Jeżeli po wejściu w życie niniejszej Umowy, obie Strony przystąpią do wielostronnego porozumienia dotyczącego zagadnień objętych niniejszą Umową, powinny one skonsultować się, czy niniejsza Umowa powinna być zmieniona w celu dostosowania do porozumienia wielostronnego.

Artykuł 18
Wejście w życie

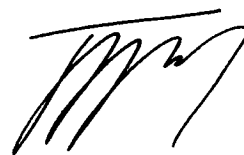
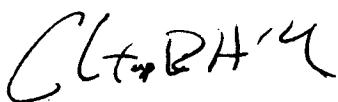
Niniejsza Umowa wejdzie w życie po wymianie not dyplomatycznych, stwierdzających wypełnienie wewnętrznych procedur Stron. Niniejsza Umowa wejdzie w życie wraz z datą noty późniejszej. Z dniem wejścia w życie, niniejsza Umowa zastąpi Umowę między Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki a Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej o komunikacji lotniczej, podpisaną w Warszawie dnia 1 lutego 1988 roku, wraz ze zmianami.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w ^{Warszawie}..... dnia ~~16 czerwca~~ 2001 roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach angielskim i polskim, przy czym obydwa teksty są jednakowo autentyczne.

Z upoważnienia Rządu
Stanów Zjednoczonych Ameryki

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej



ZAŁĄCZNIK I**Regularne przewozy lotnicze****Część 1****Trasy**

Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Strony wyznaczone dla celów niniejszego Załącznika, zgodnie z warunkami ich wyznaczenia, są uprawnione do wykonywania regularnych międzynarodowych przewozów lotniczych między punktami na następujących trasach:

A. Trasy dla przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki

1. Z punktów położonych przed Stanami Zjednoczonymi Ameryki, przez Stany Zjednoczone Ameryki i punkty pośrednie do punktu lub punktów w Rzeczypospolitej Polskiej i punktów położonych dalej.

2. Dla linii dla przewozów towarowych: między Rzeczpospolitą Polską a jakimkolwiek punktem lub jakimkolwiek punktami.

B. Trasy dla przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej:

1. Z punktów położonych przed Rzeczpospolitą Polską, przez Rzeczpospolitą Polską i punkty pośrednie do punktu lub punktów w Stanach Zjednoczonych Ameryki i punktów położonych dalej.

2. Dla linii dla przewozów towarowych: między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a jakimkolwiek punktem lub jakimkolwiek punktami.

Część 2

Swoboda operacyjna

Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze, według swego uznania, w jakimkolwiek lub wszystkich lotach może:

1. wykonywać loty w jednym lub obu kierunkach;
2. łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
3. obsługiwać punkty położone przed, punkty pośrednie i punkty położone dalej oraz punkty na terytorium Stron na trasach w jakiegokolwiek kombinacji i w dowolnej kolejności;
4. opuszczać lądowania w jakimkolwiek punkcie lub punktach;
5. przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego na inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie na trasach; oraz
6. obsługiwać punkty położone przed jakimkolwiek punktem na swoim terytorium ze zmianą lub bez zmiany statku powietrznego lub numeru lotu oraz oferować i publicznie reklamować takie przewozy jako przewozy bezpośrednie;

bez ograniczania co do kierunku lub położenia geograficznego i bez utraty prawa do wykonywania przewozów, do którego jest uprawnione zgodnie z niniejszą Umową, pod warunkiem, że przewóz, z wyjątkiem przewozów towarowych, wykonywany jest do punktu na terytorium Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze.

Część 3

Zmiana statku powietrznego

Na jakimkolwiek odcinku lub odcinkach tras, o których mowa wyżej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze bez ograniczeń w zakresie zmiany typu lub ilości eksploatowanych statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie na trasie, pod warunkiem, że - z wyjątkiem przewozów towarowych - na kierunku z danego punktu przewóz poza taki punkt stanowi kontynuację przewozu z terytorium Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, zaś na kierunku do takiego punktu, przewóz na terytorium Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze stanowi kontynuację przewozu spoza takiego punktu.

ZAŁĄCZNIK II

Czarterowy przewóz lotniczy

Część 1

Przedsiębiorstwa lotnicze każdej Strony, wyznaczone dla celów niniejszego Załącznika, zgodnie z warunkami ich wyznaczenia, będą miały prawo do wykonywania międzynarodowego przewozu czarterowego pasażerów (i ich bagażu towarzyszącego) i/lub ładunków (włączając między innymi przewozy czarterowe ładunków, konsolidowane, wspólne i kombinowane (pasażerowie/ładunki)):

między jakimkolwiek punktem lub punktami na terytorium Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze i jakimkolwiek punktem lub punktami na terytorium drugiej Strony; oraz

między jakimkolwiek punktem lub punktami na terytorium drugiej Strony a jakimkolwiek punktem lub punktami w kraju lub krajach trzecich, pod warunkiem, że taki przewóz, z wyłączeniem przewozów czarterowych ładunków, stanowi część jednej operacji, ze zmianą lub bez zmiany statku powietrznego, która obejmuje przewóz do kraju przedsiębiorstwa lotniczego, w celu przewozu ruchu lokalnego między krajem przedsiębiorstwa lotniczego i terytorium drugiej Strony.

Przy wykonywaniu przewozów regulowanych niniejszym Załącznikiem, przedsiębiorstwa lotnicze każdej Strony wyznaczone dla celów niniejszego Załącznika, będą ponadto miały prawo do: (1) lądowania w jakichkolwiek punktach położonych w ramach lub poza terytorium którejkolwiek Strony; (2) przewozu ruchu tranzytowego przez terytorium tej drugiej Strony; (3) w przewozie tym samym statkiem powietrznym łączenia ruchu pochodzącego z terytorium jednej Strony, ruchu pochodzącego z terytorium drugiej Strony oraz ruchu pochodzącego z krajów trzecich; oraz (4) wykonywania międzynarodowego przewozu lotniczego bez ograniczeń co do zmiany, w jakimkolwiek punkcie na trasie, typu oraz ilości eksploatowanych statków powietrznych, pod warunkiem, że - z wyłączeniem przewozów czarterowych ładunków - w kierunku z terytorium Strony, przewóz poza taki punkt stanowi

kontynuację przewozu z terytorium Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, zaś w kierunku na terytorium Strony, przewóz na terytorium Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze stanowi kontynuację przewozu spoza takiego punktu.

Każda Strona będzie pozytywnie i życzliwie, na zasadzie wzajemności, rozpatrywać wnioski przedsiębiorstw lotniczych drugiej Strony dotyczące przewozu ruchu nie regulowanego niniejszym Załącznikiem.

Cześć 2

Jakiegokolwiek przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez którąkolwiek Stronę wykonujące międzynarodowy czarterowy przewóz lotniczy rozpoczynający się na terytorium którejkolwiek Strony, niezależnie od tego czy jest to przewóz w jedną lub w obie strony, będzie miało prawo wyboru stosowania się do ustaw, przepisów i zasad dotyczących przewozów czarterowych albo kraju tego przedsiębiorstwa lotniczego, albo drugiej Strony. Jeżeli Strona stosuje różne zasady, przepisy, warunki lub ograniczenia w stosunku do jednego lub kilku swoich przedsiębiorstw lotniczych, albo do przedsiębiorstw lotniczych innych krajów, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie podlegać najmniej restrykcyjnym kryteriom.

Żadne z postanowień powyższego ustępu nie będzie jednakże ograniczać praw którejkolwiek Strony do żądania od przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Stronę dla celów niniejszego Załącznika stosowania się do wymogów dotyczących ochrony środków pieniężnych pasażerów oraz praw pasażerów do anulowania i refundacji.

Cześć 3

Z wyjątkiem aspektów dotyczących zasad ochrony konsumentów, o których mowa w poprzednim ustępie, żadna ze Stron nie będzie wymagać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Stronę dla celów niniejszego Załącznika, przy przewozie ruchu z terytorium tej drugiej Strony

lub kraju trzeciego na zasadzie podróży w jedną lub w obie strony, przedkładania dokumentów innych niż deklaracja stosowania się do odnośnych ustaw, przepisów i zasad, o których mowa w Części 2 niniejszego Załącznika lub deklaracji odstąpienia od tych ustaw, przepisów lub zasad, udzielonej przez właściwe władze lotnicze.

ZALĄCZNIK III

Zasady dotyczące niedyskryminacji w ramach skomputeryzowanych systemów rezerwacji oraz konkurencji między skomputeryzowanymi systemami rezerwacji

Uznając, że Artykuł 11 (Uczciwa konkurencja) niniejszej Umowy gwarantuje przedsiębiorstwom lotniczym obu Stron "uczciwe i jednakowe warunki konkurowania",

Mając na uwadze, że jednym z najważniejszych aspektów konkurencyjności przedsiębiorstwa lotniczego jest możliwość publicznego informowania o swoich przewozach w sposób uczciwy i obiektywny oraz że z tego powodu jakość informacji o tych przewozach dostępnej agentom podróży przekazującym bezpośrednio taką informację podróżnym oraz zdolność przedsiębiorstwa lotniczego do oferowania takim agentom konkurencyjnych skomputeryzowanych systemów rezerwacji (CRS) stanowią podstawę możliwości konkurencyjnych przedsiębiorstwa lotniczego; oraz

Mając na uwadze, że równie istotne jest zapewnienie ochrony interesów konsumentów produktów transportu lotniczego przed niewłaściwym zastosowaniem takich informacji i przed mylącą ich prezentacją, a także zapewnienie przedsiębiorstwom lotniczym oraz agentom podróży dostępu do efektywnie konkurencyjnych skomputeryzowanych systemów rezerwacji:

1. Strony zgadzają się, aby systemy CRS posiadały zintegrowany podstawowy ekran, gdzie:

a. Informacje dotyczące międzynarodowych przewozów lotniczych, włącznie z konstrukcją połączeń w ramach tych przewozów, będą redagowane i wyświetlane w oparciu o zasady niedyskryminacji i obiektywne kryteria, na które, bezpośrednio lub pośrednio, nie ma wpływu przedsiębiorstwo lotnicze lub pozycja rynkowa. Kryteria takie będą

jednolicie stosowane do wszystkich uczestniczących przedsiębiorstw lotniczych.

b. Bazy danych w systemach CRS będą możliwie szerokie;

c. Udostępniający systemy CRS nie będą usuwać informacji przedłożonych przez uczestniczące przedsiębiorstwa lotnicze; informacje takie powinny być dokładne i przejrzyste, na przykład loty z dzieleniem oznaczeń i zmianą statku powietrznego oraz loty z lądowaniami powinny mieć takie cechy wyraźnie oznaczone;

d. Wszystkie systemy CRS, które dostępne są dla agentów podróży bezpośrednio przekazujących informacje o przewozach przedsiębiorstwa lotniczego podróżnym na terytorium drugiej Strony, powinny być nie tylko zobowiązane, ale również upoważnione do działania zgodnie z zasadami dotyczącymi systemów CRS stosowanymi na terytorium, gdzie jest eksploatowany system CRS;

e. Zezwoli się agentom podróży na korzystanie z dodatkowych ekranów dostępnych w systemach CRS pod warunkiem, że agent podróży zgłosi specjalne zapotrzebowanie na taki ekran.

2. Strona wymagać będzie, aby każdy działający na jej terytorium podmiot udostępniający system CRS zezwalał wszystkim zainteresowanym przedsiębiorstwem lotniczym na uczestnictwo w tym systemie CRS za odpowiednią opłatą stosowaną na zasadzie niedyskryminacji. Strona wymagać będzie, aby wszystkie urządzenia dystrybucji, dostarczane przez udostępniającego system CRS, oferowane były uczestniczącym przedsiębiorstwom lotniczym na zasadzie niedyskryminacji. Strona wymagać będzie, aby udostępniający systemy CRS wyświetlali na zasadzie niedyskryminacji, obiektywizmu, neutralności wobec przewoźników i rynku międzynarodowe przewozy lotnicze uczestniczących przedsiębiorstw lotniczych na wszystkich rynkach, na których chcą one sprzedawać swoje przewozy. Na żądanie, udostępniający system CRS powinien udzielić szczegółowych informacji o procedurach uaktualniania i przechowywania

bazy danych, kryteriach redagowania i kolejności wyświetlania informacji, ważności takich kryteriów oraz o kryteriach stosowanych przy selekcji punktów pośrednich na trasach przewozu oraz włączania rejsów łączonych.

3. Udostępniający systemy CRS działający na terytorium jednej Strony będą uprawnieni do sprowadzania systemów CRS, ich utrzymywania i swobodnego udostępniania agentom lub biurom podróży, których podstawową działalność stanowi dystrybucja produktów związanych z podróżą, prowadzona na terytorium drugiej Strony, jeżeli system CRS odpowiada tym zasadom.

4. Żadna ze Stron na swoim terytorium nie będzie stosować lub zezwalać na stosowanie wobec udostępniających systemy CRS drugiej Strony bardziej surowych wymogów dotyczących dostępu i korzystania z urządzeń łączności, wyboru i korzystania z wyposażenia technicznego systemów i oprogramowania CRS oraz instalacji technicznej systemów CRS, niż te, które stosowane są wobec jej własnych podmiotów udostępniających systemy CRS.

5. Żadna ze Stron na swoim terytorium nie będzie stosować lub zezwalać na stosowanie wobec udostępniających systemy CRS drugiej Strony bardziej restrykcyjnych wymogów dotyczących ekranów w systemach CRS (w tym parametrów redagowania i wyświetlania), eksploatacji lub sprzedaży niż te, które stosowane są wobec jej własnych podmiotów udostępniających systemy CRS.

6. Systemy CRS używane na terytorium jednej Strony, które odpowiadają zasadom i innym odnośnym standardom opartym na niedyskryminacji, dotyczącym spraw regulacji, spraw technicznych i bezpieczeństwa, będą uprawnione do efektywnego i nie ograniczonego dostępu na terytorium drugiej Strony. Jednym z aspektów tego dostępu jest możliwość uczestniczenia przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze w takim systemie w tak pełnym zakresie na terytorium własnego kraju, w jakim uczestniczy ono w jakimkolwiek systemie oferowanym agentom podróży na terytorium drugiej Strony. Właściciele/użytkownicy systemów CRS jednej Strony będą mieli takie same możliwości w zakresie własności/użytkowania

systemów CRS, odpowiadającym tym zasadom na terytorium drugiej Strony, jakie posiadają właściciele/użytkownicy drugiej Strony. Każda Strona zapewni, aby jej przedsiębiorstwa lotnicze i udostępniający systemy CRS nie dyskryminowali agentów podróży na ich własnym terytorium, ze względu na fakt użytkowania lub posiadania systemu CRS, który działa także na terytorium drugiej Strony.

ZAŁĄCZNIK IV **Rozwiązania przejściowe**

Następujące rozwiązania przejściowe, określone poniżej, będą ograniczać korzystanie z praw wyszczególnionych w Artykule 8 ustęp 3 oraz w Załączniku I. Ograniczenia te wygasną 31 grudnia 2003 roku lub w terminie wcześniejszym, jaki jest przewidziany w niniejszym Załączniku.

Artykuł 8 ustęp 3 – Obsługa naziemna

W odniesieniu do portów lotniczych w Rzeczypospolitej Polskiej innych niż Warszawski Port Lotniczy im. F. Chopina następujące postanowienie będzie stosowane do 31 grudnia 2002 roku lub do czasu umożliwienia w polskim porcie lub portach lotniczych samoobsługi przez przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Stany Zjednoczone Ameryki obsługujące ten port lotniczy lub porty lotnicze – w zależności od tego, który termin nastąpi wcześniej:

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych Ameryki będą miały prawo wyboru własnych operatorów obsługi naziemnej w każdym porcie lotniczym w Rzeczypospolitej Polskiej spośród przedsiębiorstw upoważnionych do świadczenia takich usług jakiegokolwiek przedsiębiorstwu lotniczemu w danym porcie lotniczym. Strony zgadzają się, że usługi obsługi naziemnej będą świadczone regularnym i czarterowym przedsiębiorstwom lotniczym bez dyskryminacji i na zasadach nie mniej korzystnych niż te, które stosowane są w odniesieniu do krajowego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych.

Załącznik 1

A. Niezależnie od postanowień Części 1 Trasy A1 i A2, przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych Ameryki mogą eksploatować następującą trasę:

Z punktów w Stanach Zjednoczonych Ameryki przez punkty pośrednie* do Warszawy, Krakowa i dwóch dodatkowych punktów w Rzeczypospolitej

Polskiej¹ oraz punktów położonych dalej* bez ograniczania co do położenia geograficznego lub kierunku.

*Punkty pośrednie/punkty położone dalej: Austria, Belgia, Kanada, Republika Czeska, Słowacja, Dania, Finlandia, Republika Federalna Niemiec, Francja, Węgry, Islandia, Irlandia, Holandia, Norwegia, Rumunia, Szwecja, Szwajcaria, Hiszpania oraz Zjednoczone Królestwo. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Stanów Zjednoczonych Ameryki mogą obsługiwać wszystkie punkty pośrednie/punkty położone dalej wyłącznie na zasadzie dzielenia oznaczeń linii, bez lokalnych praw handlowych pomiędzy tymi punktami a Rzeczpospolitą Polską. Stany Zjednoczone Ameryki będą zgłaszać Rzeczypospolitej Polskiej w drodze dyplomatycznej wybrane punkty, które mogą być zmienione po przekazaniu noty z 30-dniowym wyprzedzeniem.

B. Niezależnie od postanowień Części 1 trasy B1 i B2, przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej mogą eksploatować następującą trasę:

Z punktów w Rzeczypospolitej Polskiej, przez punkty pośrednie** do Nowego Jorku, Chicago, Los Angeles oraz Miami i dwóch dodatkowych punktów² oraz punktów położonych dalej** bez ograniczania co do położenia geograficznego lub kierunku.

**Punkty pośrednie/punkty położone dalej: Austria, Belgia, Kanada, Republika Czeska, Słowacja, Dania, Finlandia, Republika Federalna Niemiec, Francja, Węgry, Islandia, Irlandia, Holandia, Norwegia, Rumunia,

¹ Punkty te będą wybrane przez Stany Zjednoczone Ameryki, które powiadomią Rzeczpospolitą Polską o swoim wyborze w drodze dyplomatycznej. Wybrane punkty mogą być zmienione przez Stany Zjednoczone Ameryki, po przekazaniu Rzeczypospolitej Polskiej powiadomienia z 30-dniowym wyprzedzeniem. Dodatkowo, przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Stany Zjednoczone Ameryki mogą obsługiwać wszystkie punkty w Rzeczypospolitej Polskiej wyłącznie na zasadzie dzielenia oznaczeń linii.

² Punkty te będą wybrane przez Rzeczpospolitą Polską, która powiadomi Stany Zjednoczone Ameryki o swoim wyborze w drodze dyplomatycznej. Wybrane punkty mogą być zmienione przez Rzeczpospolitą Polską, po przekazaniu Stanom Zjednoczonym Ameryki powiadomienia z 30-dniowym wyprzedzeniem. Dodatkowo, przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Rzeczpospolitą Polską mogą obsługiwać wszystkie punkty w Stanach Zjednoczonych Ameryki wyłącznie na zasadzie dzielenia oznaczeń linii.

Szwecja, Szwajcaria, Hiszpania oraz Zjednoczone Królestwo. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej mogą obsługiwać wszystkie punkty pośrednie/punkty położone dalej wyłącznie na zasadzie dzielenia oznaczeń linii, bez lokalnych praw handlowych pomiędzy tymi punktami a Stanami Zjednoczonymi Ameryki. Rzeczpospolita Polska będzie zgłaszać Stanom Zjednoczonym Ameryki w drodze dyplomatycznej wybrane punkty, które mogą być zmienione po przekazaniu noty z 30-dniowym wyprzedzeniem.